MESSAGERIES

CONSIDÉRÉES

DANS LEUR VÉRITABLE ESSENCE

DE

PROPRIÉTÉ NATIONALE.

AMALGAMME de leur service à celui des Malles-Postes.

Case FRC 5479

A PARIS,

Chez la Cne BRIARD, Marchande de Journaux, passage du Perron, palais Égalité, N.o 5.

An VIII de la République.

THE NEWBERRY LIBRARY
NL
CHICAGO

MESSAGERIES
CONSIDÉRÉES
DANS LEUR VÉRITABLE ESSENCE
DE
PROPRIÉTÉ NATIONALE.

AMALGAMME de leur service à celui des Malles-Postes.

LA désorganisation progressive, et la chûte absolue des Messageries de terre et d'eau, sont les effets du paralogisme qui a perverti toutes les idées sur leur essence, et sur les principes de leur régime.

On semble s'être complu à méconnoître dans ce service le caractère, soit d'un établissement public, appartenant exclusivement à l'État, soit d'une branche du revenu national, participant à la nature d'un impôt indirect sur le commerce et l'industrie.

On a toujours voulu voir un privilège là où il n'existe véritablement qu'un droit national, un principe politique, aussi positif que celui qui porte le Gouvernement à dire

à quiconque exerce des fonctions qui peuvent intéresser la fortune ou la tranquilité générale et individuelle : « *Vous fournirez des cautionnemens qui garantiront les erreurs de l'incapacité, ou les écarts de l'improbité ; ou vous n'exercerez pas.* » Ce cautionnement qui engendrera l'exclusion de ceux qui ne l'auront pas fourni, constitueroit donc un privilège ?

Sans considérer que sous tous les rapports l'exploitation des Messageries devoit être aussi exclusive que la fabrication et le débit de la poudre à tirer, ou que le transport des lettres, on l'a livrée à l'industrie particulière. La funeste loi du 25 vendémiaire an 3, a ainsi consacré une atteinte à la propriété nationale, dont l'effet est l'annéantissement de l'un des établissemens le plus utile et le plus glorieux pour l'industrie française.

c'est faux. le privilège de la poudre est exclusif à cause des dangers et des abus. celui des Messageries ne l'est pas.

Le Gouvernement, depuis la dissolution de l'association des maîtres de poste, les a fait régir à son compte. Il a le premier éprouvé les contre-coups de cette désastreuse liberté, par les nombreux sacrifices qu'il a été forcé de faire pour les soutenir. On les lui eût épargnés, si au lieu de tarifs toujours insuffisans, ou toujours accordés trop tard, on s'en fût tenu à celui de 1790, en donnant la faculté

de payer en espèces, ou en papier-monnoie, au cours du commerce, ainsi que le faisoient les entrepreneurs particuliers.

Depuis que par la loi du 9 vendémiaire an 6, toute régie nationale en ce genre a été abolie, les entrepreneurs actuels, isolés d'abord, puis réunis en société, n'ont pu que retarder la chûte de cet établissement déchiqueté par une tourbe de petits messagers, sans moyens comme sans garantie, qui l'entraîneront dans leur ruine, suite inévitable de leur inconcevable concurrence.

Une aussi longue que triste expérience doit avoir éclairé sur les vrais principes. Elle a dû démontrer la nécessité, la justice même, de résaisir cette exploitation essentiellement domaniale.

Il ne doit pas suffire au fisc de retrouver le prix des anciens baux dans les produits des taxes ordonnées par la loi, déjà citée, du 9 vendémiaire an 6, dans ceux des patentes exigées des entrepreneurs et voituriers libres; enfin dans les droits de passe. L'intérêt politique et la sûreté de l'État veulent quelque chose de plus.

A certaines époques difficiles de notre révolution, cette liberté illimitée, si elle eût

existé alors, eût contrarié l'effet des mesures que le Gouvernement jugeoit nécessaire de prendre. Elle eût paralysé les moyens qu'il avoit sans cesse sous la main de s'éclairer sur les relations *commerciales* de certaines maisons, sur le mouvement des espèces, sur l'affluence plus ou moins grande de voyageurs d'une commune à l'autre, et notamment entrant ou sortant de Paris : maintes et maintes fois les registres ou les feuilles de l'administration des Messageries ont mis le Bureau Central à portée de retrouver la piste de gens qu'il lui importoit de ne pas perdre de vue.

Ces moyens secrets eussent été submergés au milieu du débordement d'entrepreneurs libres, qu'on n'a que trop long-temps soufferts.

Si leur dangereuse multiplicité, si la charge trop grévante des droits de passe et de dixième, forcoient les entrepreneurs actuels à mettre bas le service, que deviendroient alors les transports d'espèces que la solde des troupes, et des circonstances aussi pressantes commandent communément à jours nommés ?

Il faudra les confier à des entrepreneurs libres, affranchis de toute espèce de surveillance, pour l'ordinaire sans facultés, aussi souvent sans moralité, et par conséquent sans

garantie. Exposer ces envois à l'irrégularité des jours de départs, d'arrivées, ou de retours des voitures de ces entrepreneurs, toujours déterminés par l'affluence éventuelle des voyageurs ou des effets à transporter : les changer de mains chaque fois que la route de leur direction changera d'exploitateurs. Enfin, l'inexactitude du passage des voitures ne permettra aucunes mesures pour la distribution des escortes nécessaires à la sûreté des transports d'argent.

Tous ces inconvéniens insurmontables, si l'entreprise actuelle cessoit son exploitation, sont écartés sans retour par la centralisation du service. Le commerce donnera exclusivement sa confiance à un établissement national qui lui offrira célérité et garantie, et le Gouvernement fécondera une des branches du revenu de l'État, desséchée faute de culture convenable.

Une réduction sur les droits de passe et de dixième ne seroit qu'une faveur insuffisante pour raviver cette branche.

Accordée à la compagnie seule, elle dégénère en un véritable privilège. Si elle est générale, alors son effet se neutralise, et il n'en résultera qu'un sacrifice inutile de la part du

Gouvernement. Le seul, l'unique moyen dont le succès soit immanquable est de revenir au principe que l'établissement des Messageries est une propriété nationale ; de remettre en vigueur la loi du 29 août 1790, et d'abroger celle du 25 vendémiaire an 3.

Mais le mode de cette régénération sera-t-il une régie ou une ferme générale?

Ce qu'on a fait entrevoir un peu plus haut, sur les causes qui ont rendu la régie des Messageries onéreuse à la République, n'est plus à redouter aujourd'hui que les recettes et les d penses se soldent en numéraire.

Une ferme générale, ainsi qu'elle a été proposée par quelques membres de l'entreprise actuelle, semble moins embarrassante ; et sous certains rapports, sur-tout dans les circonstances présentes, elle pourroit mériter la préférence sur la régie. Mais, a-t-on maintenant les bases nécessaires pour fixer un prix de bail, et ne seroit-il pas mieux d'attendre la paix, afin de ne pas se priver, par un traité anticipé, des avantages que son retour ajoutera infailliblement à ce prix.

Au surplus, de quelque manière que les Messageries se recréent, en régie ou en ferme générale, même intéressée (en se servant d'une

expression adoptée par les anciens Comités de la Convention, et qui présente l'équivalent d'une régie modifiée) ce sera toujours un très-grand bien que de ressusciter leur exploitation exclusive au profit de la nation, leur véritable propriétaire.

L'époque de cette régénération pourroit être aussi celle de l'emploi d'un moyen dont les maîtres de postes, lors de leur association, ont habilement tiré parti, pour se ménager de grands bénéfices, malgré un prix de bail de 600,500 fr.

Ce moyen est pratiqué avec succès par l'entrepreneur du double service de Postes et de Messageries, sur la route de Lyon à Bâle et Strasbourg, par Besançon.

Il consiste à combiner le service en relais des malles-postes, avec celui des diligences, de manière à utiliser, au profit des deux services, toutes les ressources qui existent dans l'analogie de leurs parties: à faire faire séparement le transport des dépêches, et celui des lois et des journaux, pour ne faire voyager que les premières par les malles-postes, et les autres par les Messageries.

Cet arrangement ne peut et ne doit influer en rien sur le régime, ni sur les opérations

administratives de la poste aux lettres. Il ne doit commencer que là où les ballots ou paquets des dépèches sortent en départ, pour finir là où ils entrent en arrivée. En un mot, c'est purement le roulage des dépêches qu'on a en vue.

Une loi du 11 septembre 1791, a ordonné que quatorze grands courriers, et vingt-sept autres courriers de seconde classe, feroient ce service sur les principales routes. Le transport des malles sur les autres devoit être fait par entreprise. Eh bien ! c'est ce service sur les routes de premier et second ordre; ce sont ces entreprises particulières que l'on propose de réunir à l'établissement des Messageries: enfin c'est dans cette réunion que, sans nuire ni à la célérité, ni à l'exactitude des deux services, on espère trouver économie d'environ un cinquième sur la totalité des frais, par la réduction des agens de toutes les classes, et des chevaux; allégement pour les voitures, puisque la charge sera plus subdivisée, et par conséquent moins de dégradations pour les chemins.

Le transport des dépêches coûte annuellement cinq millions deux à trois cents mille fr.

Les mêmes frais pour les Messageries peu-

vent s'élever à trois millions huit cents mille francs, en tout neuf millions.

L'amalgamme proposé, à en juger par l'exemple pris sur le service de la route de Bordeaux, promet une économie au moins de 15 à 1800 mille francs (*a*).

Il est de fait que les malles-postes ne re-

(*a*) DE PARIS A BORDEAUX.

57 *Relais.* 157 *lieues et demie.*

	Frais de route. Suivant l'ordre actuèl.	Frais de route. Suivant le nouveau plan.	Économie.
Malles-postes, trois chevaux.	20,617 » 50	8,559 » 38	12,058 » 12
Diligences, cinq chevaux.	18,877 » 50	14,765 » 63	4,111 » 87
	39,495 » «	23,325 » 01	16,169 » 99

Par an . . . . . . 194,039 » 88

Les droits de passe pour une diligence montent à 112 fr. pour aller, et autant pour le retour.

Pour les malles-postes deux cinquièmes de moins.

viennent à Paris qu'avec le tiers de la charge qu'elles en exportent.

La cause est que les lois et les journaux, dont le volume et le poids sont toujours supérieurs à la masse des dépêches, restent dans les départemens.

En séparant ces deux articles, on n'aura plus besoin pour les malles-postes que des voitures des troisième et quatrième modèles. Elles rouleront plus légèrement, et seront moins exposées aux accidens qui peuvent arrêter leur marche, sur-tout si l'on se retranche à ne recevoir avec le courrier qu'un, ou tout au plus deux voyageurs désignés par le Gouvernement, ou parfaitement connus ; car on ne peut se le dissimuler, c'est à la facilité de cette admission, sans informations sur les voyageurs qui se présentent, et qui plus d'une fois n'ont été que les émissaires ou associés des brigans qui infestent les routes, que l'on peut attribuer les assassinats des courriers, et le pillage des dépêches (*a*).

On sait par expérience que le départ des

(*a*) Les quatre voyageurs du courrier de Lyon à Strasbourg viennent de l'assassiner. En faut-il plus pour prouver la nécessité de ne charger sur les malles-postes, ni voyageurs ni numéraire ?

malles-postes peut être réduit à de deux jours l'un, sans que le service en souffre.

Comme elle ne partent ordinairement de Paris que vers les trois ou quatre heures après midi, le départ des diligences qui auront la même route à parcourir, devra s'effectuer au plus tard le lendemain de quatre à six heures du matin. Cet accord de marche entre les voitures de ces deux genre ne présentent pas le même intérêt aux retours ; mais encore devra-t-il être combiné de manière que les chevaux qui y seront employés utilisent toujours leur aller et leur retour.

Les diligences pourront continuer à être de six à huit places à l'intérieur, et de trois places au cabriolet, celle du conducteur comprise ; mais la caisse devra être construite de manière à ménager entre le fond du cabriolet et celui de devant, une case pour placer les dépêches, les lois et les journaux à distribuer sur la route. Les ballots pour la destination, ou les communes de couchée seront sur l'impériale.

Cette case s'ouvrira par le fond du cabriolet.

On ne chargera dans le magasin que les ballots du poids du deux myriagrames et demi, au plus, et la réunion de ces ballots ne devra pas excéder 48 à 50 myriagrames.

Les diligences continueront à être attelées de cinq chevaux.

Les effets d'un poids plus considérable se transporteront sur des guimbardes ou fourgons, à journées reglées de 10 à 12 lieues, afin de donner à l'équipage le temps de franchir les chemins difficiles, et au conducteur celui d'effectuer ses versemens, et de charger ses reprises.

On pourra admettre sur ces voitures six à huit voyageurs, qui payeront soixante centimes par cinq kilomètres, ou lieue.

Dans les diligences le prix des places sera de quatre-vingt centimes, et d'un franc cinquante centimes dans les malles-postes.

On accordera à chaque voyageur la franchise d'un ballot de cinq kilogrammes.

Le port des effets et marchandises par les diligences, fourgons et guimbardes, ainsi que celui des espèces par les messageries et la poste, resteront aux prix actuels.

Le service des malles-postes et des diligences sera obligatoire pour tous les maîtres de postes. Ils seront responsables des faits de leurs postillons.

Les inexactitudes et manques de service seront punies par des amendes proportionnées à la nature de la faute, indépendamment

d'une détention plus ou moins longue, suivant la gravité et l'occurence des cas.

Chaque course continuera d'être d'un myriamètre, et le prix sera réglé définitivement à un franc par cheval, guide compris.

Ce prix sera acquitté à chaque relais par le courrier ou conducteur, et émargé par le maître de poste sur une feuille de route, disposée à cet effet, ainsi que cela se pratique en messagerie, sans le moindre embarras ni longueur en comptabilité.

Les attelages des malles-postes et des diligences étant à-peu-près du même échantillon, les maîtres de poste les feront concourir indistinctement aux deux services, dont la marche sera tellement combinée, que l'attelage d'une voiture montante ramène, autant que possible, une voiture descendante à son relais.

A moins de cas extraordinaires, ou que les localités n'en ordonnent autrement, il n'y aura plus de retour de chevaux *haut-le-pied*. Cet ordre devant utiliser au profit des maîtres de postes l'aller et le retour de leurs chevaux, il les dédommagera de la réduction du prix de la course, et de la charge des frais de guide.

L'établissement des Messageries faisant ainsi les fonctions d'entrepreneur général du trans-

port des dépêches, les malles-postes nécessaires à ce service seront désormais fournies, entretenues et réparées aux frais de cet établissement.

Il sera tenu de reprendre, sur estimation contradictoire, celles des voitures employées au transport des dépêches; et qui, par leur construction, seront jugées propres à les continuer.

Il sera également obligé, sur sa responsabilité, de faire trouver tous les jours, à la maison des Postes, une heure avant celle du départ des courriers, le nombre de voitures nécessaires aux besoins du service.

Il prendra toutes les mesures nécessaires pour activer le mouvement sur toutes les communications, et en assurer la continuité, soit par l'intermédiaire des maîtres de postes, soit par des entrepreneurs particuliers sur toutes les routes dépourvues de relais.

Autant que faire se pourra, il donnera à ces entrepreneurs un service en messageries. Cette addition ne pourra que faire baisser le prix des adjudications du transport des dépêches.

Dans le cas où cette réunion de service seroit impraticable, l'administration des postes pourvoiroit, suivant ses usages, à ce ser-

vice, qui rentreroit dans la classe de ceux désignés par la dénomination de piétons. Mais dans tous les cas, l'établissement des Messageries réglera les arrangemens de son service d'après les plus de projection arrêtés par l'administration des Postes.

L'usage des malles-postes sera payé par cette administration, soit par un marché à forfait, soit moyennant un prix de location, fixé au dixième par année du montant des frais sur mémoires de construction, entretien et réparations des malles-postes.

L'administration n'aura à payer au-delà que les gages de ses courriers, et leurs frais de poste.

L'établissement des Messageries aura, de son côté, à s'occuper d'abord de l'acquisition des malles-postes, des modèles propres au nouveau genre de service, ou susceptibles d'y être appropriés. Ensuite des dispositions à faire dans les caisses de ses propres voitures, pour les mettre en état de recevoir les lois et les journaux.

Ces dispositions peuvent s'opérer successivement avec économie, et sans embarras, parce qu'en attendant qu'elles soient achevées, il sera toujours aisé de placer des bal-

lots de lois et de journaux sur une diligence à quatre roues, dans le panier de dessus, recouvert et fermé avec une bonne bâche, et même au besoin dans le magasin de derrière, d'où l'on pourra les retirer avec autant de facilité, suivant la distribution qui devra en être faite. On épargnera ainsi les frais des brouettes supplémentaires, qui s'expédient les jours de surcharge.

Il résulte de l'ensemble de ce projet, que l'emploi des chevaux de poste en aller et en retour, permettra d'en diminuer le nombre dans chaque relais, et qu'il faudra moins de postillons. Ce sera autant de bras et de chevaux rendus à l'agriculture ou aux armées.

Les malles, réduites au simple transport des dépêches, pourront être d'une construction moins dispendieuse, et moins lourde. Elles rouleront plus légèrement, et seront exposées à moins d'accidents en route.

Le transport, par les diligences, des lois et des journaux, n'occasionnera qu'un léger retard dans leur envoi. Enfin, les frais des deux services seront considérablement diminués.

Cette nouvelle organisation peut convenir à une ferme générale comme à une régie.

L'article capital sera la dépense de l'acquisition des malles-postes, et même du mobilier des Messageries, supposé que l'on se détermine pour la régie Les malles-postes des premier et second modèles ne pouvant plus convenir au nouveau service, il paroîtroit inutile de les acheter. Mais on observera que leur nombre est infiniment moins grand que celui des voitures de modèles inférieurs; qu'en achetant les unes et les autres sur leur valeur intrinsèque, on retrouvera à-peu-près dans les débris de celles qui seront déchirées, le prix de leur achat.

Il ne sera plus question de valeur relative, puisque leurs propriétaires ne seront plus chargés de l'entreprise qui les employe.

A l'égard des voitures et du mobilier des Messageries, en se retranchant dans l'hypothèse d'une mise en régie, la difficulté peut s'applanir par une opération dont le Gouvernement ne donnera pas le premier exemple en Messageries.

Les entrepreneurs actuels, déterminés à renoncer à l'exploitation, s'estimeront très-heureux de traiter avec le Gouvernement de leur mobilier, soit à prix convenu de gré à gré, soit sur estimation contradictoire.

Le prix de la vente arrêté, le montant leur en sera payé en billets de *crédit*, à un an, quinze et dix-huit mois d'échéance, et auxquels on ajoutera l'intérêt à six pour cent. Ces billets seront forcément transmissibles à leurs créanciers, pour causes relatives à l'entreprise des Messageries.

Pendant cet intervale de temps, les produits de l'exploitation subviendront largement à ses dépenses journalières, ainsi qu'à tous les frais d'établissement.

D'ailleurs, elle trouvera des ressources dans les sous-fermes des Messageries sur les communications intermédiaires. Les baux exprimeront l'obligation du transport des dépêches, et la condition de verser, par forme de cautionnement, un semestre d'avance. Autant que faire se pourra, on vendra à ces fermiers les voitures et effets des Messageries qui se trouveront à portée de l'exploitation dont il se chargeront. On leur donnera la faculté d'acquitter le prix de leurs acquisitions en billets de crédit, délivrés aux entrepreneurs généraux, sous la déduction de la portion d'intérêt à courir jusqu'à l'époque du remboursement. Les créanciers des entrepreneurs qui les auront reçus trouveront ainsi un

Notes.

Dans l'état actuel des choses, le Gouvernement ne doit point hésiter à préférer une Régie à une ferme, pour l'entreprise générale des Messageries.

pour mettre cet établissement en ferme, il faudrait avoir des données positives sur son produit, et il est presqu'impossible qu'on ait pu s'en procurer de bien satisfaisantes. on ne peut se flatter de trouver des bases dans les tems antérieurs à la Revolution: le territoire français est fort aggrandi; les transports des Marchandises s'est fort accru; on voyage bien rarement en Poste; delà une grande augmentation dans le produit des Messageries.

Mais les chemins sont généralement degradés, et peu surs dans quelques Départemens; mais les Droits de Passe et le Dixieme sont une nouvelle charge telles sont les causes de la Diminution des Produits.

Si l'on cherche les renseignemens dans les administrations actuelles; peut-on se flatter de les obtenir sinceres; ~~mais~~ mais elles viennent dit-on

d'offrir 600,000^{tt} ou environ pour obtenir la ferme generale et les memoires ci joints démontrent que cette branche des Revenus peut s'elever a 3 Millions et plus. le Gouvernement n'a point d'action directe sur les entrepreneurs actuels il ne peut les forcer a ouvrir leurs cartons c'est leur propriété et le secret de leur speculation comment donc s'eclairer.

les apperçus font esperer un Revenu de 3 Millions au moyen d'une Regie, confiez la a des mains pures et intelligentes; interressez les Regisseurs a en elever les Produits en leur accordant une part dans tout ce qui excedera telle somme et peu d'années vous donneront une masse de lumieres plus que satisfaisante.

quand on aurait tous les documens possibles une Regie doit encore l'emporter sur une ferme. les fermiers, exploitant pour leur compte, negligent toujours l'entretien du Mobilier dans la derniere année, leur interet les fait viser à de grands benefices et les engage en outre a presenter une masse de

depenses urgentes capable d'effrayer les concurrens et qui les autorisa a demander une diminution au renouvellement du Bail

les Regisseurs sont au contraire les hommes du Gouvernement susceptibles d'etre Revoqués a Volonté, leur interet leur prescrit une conduite toute opposée.

d'ailleurs une entreprise de cette nature tient sous quelques rapports a la police generale & pourquoi le Gouvernement se Desaisirait-il de cette surveillance si precieuse sur les hommes et sur les choses qu'il peut exercer sans frais et d'une maniere insensible

les Regisseurs sont ses agens ils peuvent rendre journellement des comptes de l'interieur de toutes les Departemens; doit-on esperer la meme sollicitude d'un fermier qui ne s'est proposé autre chose qu'une augmentation de fortune.

moyen d'écoulement plus prochain que l'échéance de ces billets.

Le Gouvernement, après s'être ainsi éclairé sur les résultats des produits et des dépenses de l'établissement des Messageries, chargé du transport des dépêches, aura les données nécessaires pour fixer un prix de bail, si le parti de la ferme lui semble plus avantageux ou moins embarrassant pour la suite.

Si de prime abord il se décide pour une ferme générale, alors tous les arrangemens regarderont la compagnie qui s'en chargera; mais, dans ce cas, il sera convenable d'en régler les conventions de manière qu'à une certaine somme de bénéfices nets, le Gouvernement participe au partage de l'excédent, dans des proportions graduées sur une échelle de bonifications.

Au reste, l'exposition de ce plan, qu'on auroit voulu pouvoir abréger, n'est que l'ébauche de ce qu'il y auroit à faire pour le mettre à exécution. Quelque expérience, en fait de Messageries, dont les détails m'étoient confiés à l'époque où elles ont été livrées à leur désastreuse liberté, me donne la confiance de croire qu'il en résulteroit d'heureux effets. J'ai, en faveur de mon opinion,

les avantages que les maîtres de postes ont tiré de la réunion à l'exploitation des Messageries, du service des malles-postes, dont ils étoient chargés. Toutes les objections doivent échouer contre cet exemple.

L'objet principal de ce mémoire ne pouvant intéresser que les Messageries de terre, il n'a pas dû y être question de celles par eau. Leur exploitation, toute aussi précieuse que celle des transports par terre, est une mine d'autant plus féconde, que les atteintes de la concurrence y sont moins à redouter. Je citerai encore pour exemple la navigation de la Saône et du Rhône.

Que le Gouvernement dise : « Je veux faire » restituer à la nation ce dont on l'a évidem- » ment dépouillée », et les Messageries sur terre et par eau reviendront bientôt à leur état de prospérité passée.

B. . . . . chef au ministère des Finances.

De l'Imprimerie de QUIBER-PALLISSAUX, rue et faubourg Poissonnière, N.° 2.

794